

COPYRIGHT

Dieses Manuskript ist urheberrechtlich geschützt. Es darf ohne Genehmigung nicht verwertet werden. Insbesondere darf es nicht ganz oder teilweise oder in Auszügen abgeschrieben oder in sonstiger Weise vervielfältigt werden. Für Rundfunkzwecke darf das Manuskript nur mit Genehmigung von Deutschlandradio Kultur benutzt werden.

Deutschlandradio Kultur

Länderreport

Der Löwe verlässt das Saarland

Peugeot verlegt seine Deutschlandzentrale nach Köln

Autorin Koch, Tonia
Redaktion Stucke, Julius
Länge 19'19''
Sendung 12.06.2012 – 13 Uhr 07

Der Autohersteller Peugeot verlegt seine Deutschlandzentrale nach 76 Jahren - aus dem Saarland nach Köln. Dass das Saarland sich, aus wirtschaftlichen Gründen, nicht darüber freut, liegt auf der Hand. Darüber hinaus beweinen manche Saarländer den Verlust eines Stücks deutsch-französischer Lebenswirklichkeit. Der Peugeot war "ihr" Auto - ein Viertel aller Neuzulassungen entfiel zuletzt auf das französische Automobil, das bundesweit kaum einen Rolle am Markt spielt.

MANUSKRIFT BEITRAG

Im September ist es soweit. Dann wird Peugeot nach 76 Jahren in Saarbrücken die Türen schließen. Für viele Saarländerinnen und Saarländer ist das kaum vorstellbar. Auch nicht für diejenigen, die sich tagtäglich mit Autos und ihren weltweiten Zulieferstrukturen beschäftigen, wie Armin Gehl. Der Leiter des saarländischen Netzwerkes der Automobilindustrie zählt zu den Überraschten und gleichzeitig zu den Enttäuschten.

„Peugeot ist Saarland und Saarland war Peugeot-Land. Ich bin Jahrgang 48 und bin in einem Peugeot groß geworden. Wirklich, mein Vater ist nur Peugeot gefahren. Viele im Saarland fahren Peugeot, weil Peugeot ist eine saarländische Marke.“

Nach 76 Jahren und trotz gegenteiliger Beteuerungen zweier Peugeot Deutschlandbeauftragter, ist die saarländische Geschichte der Marke mit dem Löwen beendet. Noch 2004, als darüber spekuliert wurde, Peugeot wolle in Berlin aufschlagen, versicherte Olivier Veyrier.

„Das Saarland spielt eine sehr wichtige Rolle. Wir sind Nr.1 im Saarland und darauf sind wir sehr stolz, natürliche zum einen. Zum zweiten finden wir im Saarland die Mitarbeiter, die kulturell frankophil sind, die auch die französische Sprache beherrschen, was sehr wichtig ist, wir sind mit dem Standort Saarland sehr zufrieden.“

Zwei Jahre später anlässlich der 70 Jahrfeier hatte zwar der Chef gewechselt, die Aussage aber blieb die gleiche. Olivier Dardard.

„Wir haben unsere Entwicklung, wir haben unseren Erfolg in Deutschland vom Saarland aus gemacht: Natürlich ist Saarbrücken nicht der Nabel der Welt. Aber mit unserem Vertriebsnetz, das überall in Deutschland ist, sind wir bei unseren Kunden präsent. So halten wir ganz sicher an unserem Standort fest und werden in Saarbrücken bleiben.“

Sämtliche Fahrzeuge, die Peugeot auf dem deutschen Markt verkauft, werden über die Saarbrücker Zentrale in den Handel gebracht. Von hier aus werden Markteinführungen geplant, die Autos beworben und der Kontakt zu den Händlern gepflegt. Im vergangenen Jahr zeigte sich Peugeot mit den Verkaufserfolgen auf dem deutschen Markt zufrieden. Die Umsätze stimmten, ließ Peugeot verlauten; die Verkaufszahlen allerdings nicht. Sie blieben weit hinter den Erwartungen zurück. Der deutsche Marktanteil sank bei PKW auf unter 3 Prozent. Lediglich der deutsche Heimatmarkt, das Saarland, bildete mit einem Marktanteil von über 25 Prozent eine Ausnahme. Die Hoffnung trog, das positive Image, das die Löwenmarke im Saarland seit Jahrzehnten genießt, ließe sich auf ganz Deutschland übertragen. Auch wenn Olivier Dardard daran noch so fest glauben wollte.

„Die Deutschen lieben die Autos und die Peugeots haben Vorteile, ästhetisch und das sind auch bequeme Autos, die den Deutschen gefallen.“

In den anderen Bundesländern denken die potenziellen Käufer wohl beim Namen Peugeot vielfach an Qualitätsmängel statt an technische Innovation, gelungenes Design und Fahrkomfort. Lediglich die saarländischen Käufer trotzten diesem über die Jahre verfestigten Bild. Die Marke mit dem Löwen ist aus dem saarländischen Straßenbild nicht weg zu denken. Von rund 83.000 deutschlandweit verkauften Fahrzeugen, werden im vergangenen Jahr fast 11.000 im Saarland zugelassen.

Doch der PSA-Konzern, dem neben Peugeot auch Citroen angehört, befindet sich in Turbulenzen. Traditionelle Absatzmärkte des nach Volkswagen zweitgrößten europäischen Autobauers im Süden Europas - Italien, Spanien und Portugal- brachen ein. Die prekäre wirtschaftliche Lage zwingt PSA zu einer Allianz mit der Opel Mutter GM und zu weitreichenden Restrukturierungsmaßnahmen. Überall in Europa werden die bislang eigenständigen Zentralen von Peugeot und Citroen zusammengelegt, Deutschland ist da

kein Einzelfall. Hierzulande stehen drei mögliche Standorte zur Wahl: Saarbrücken, die Deutschlandzentrale von Citroen in Köln und Neu-Isenburg bei Frankfurt am Main, dort befindet sich die Bank zur Abwicklung des Kredit- und Leasinggeschäftes. Mehrere Arbeitsgruppen seien damit betraut, zu prüfen, welche Effekte sich durch eine Zusammenlegung erzielen ließen, bestätigt Peugeot- Pressesprecher Thomas Schalberger im Dezember des vergangenen Jahres dem saarländischen Rundfunk.

„Peugeot und Citroen haben einen neuen Markenvorstand eingerichtet, der für beide Marken verantwortlich ist. Zurzeit hat er an jedem Standort ein Büro, das heißt in Köln, in Saarbrücken und in Frankfurt. Und wir prüfen nun wie diese Organisation in Zukunft aussehen wird. Was am Ende herauskommen wird, ist noch völlig offen.“

Gegen die Idee, die Kräfte in schwierigen Zeiten zu bündeln, hat auch der Vorsitzende des Wirtschaftsausschusses und stellvertretende Betriebsrat bei Peugeot in Saarbrücken, Oliver Nagel, grundsätzlich nichts einzuwenden.

„Rein wirtschaftlich betrachtet ist die Zusammenführung verschiedener Bereiche auf alle Fälle sinnvoll. Das muss man einfach erkennen und einsehen, dass es Einsparpotenziale und Synergieeffekte gibt.“

Nur hätte sich Nagel einen fairen Wettbewerb zwischen den in Frage kommenden Standorten Saarbrücken, Köln und Frankfurt gewünscht, so hätte es der Konzern angekündigt. Fünf Monate habe der Betriebsrat vergeblich auf ein Konzept gewartet, so Nagel.

„Wir haben bis heute keine Wirtschaftlichkeitsberechnung, wir haben keine wirtschaftlichen Analysen vorgelegt bekommen. Von daher geht sowohl der Wirtschaftsausschuss als auch der Betriebsrat übereinstimmend davon aus, dass diese Maßnahmen wirtschaftlich überhaupt nicht zu vertreten ist. Es geht hier schlicht und ergreifend um die Zusammenführung und damit verbunden um Personalabbau.“

70 Arbeitsplätze sollen zukünftig wegfallen, wenn die Zentralen von Peugeot und Citroen am Standort Köln zusammengeführt werden. Aufträge, die bislang extern vergeben worden sind, sollen jedoch in den Konzern zurück geholt werden, so dass jedem Saarbrücker Mitarbeiter ein Angebot gemacht werden kann, an den Rhein umzuziehen, verspricht PSA Deutschlandchef Olivier Dardard .

„Wenn es die Gelegenheit gibt, dass unsere Mitarbeiter mitkommen, werden wir für jeden ein Angebot machen.“

Vergangene Woche hat Peugeot mitgeteilt, dass der Konzern bereit ist, für die Dauer von drei Jahren Mobilitätshilfen zu zahlen. Für diejenigen, die keinen Umzug wagen möchten, wird es Abfindungen geben. Aber der Schwerpunkt des zwischen Betriebsrat und Geschäftsführung ausgehandelten Interessenausgleiches liegt eindeutig darauf, die Beschäftigten zu bewegen, nach Köln mitzukommen. Auf einer Betriebsversammlung appellierte Thomas Bauch, seit 2009 Geschäftsführer von Peugeot Deutschland, an die Mitarbeiter.

„Ich kann ihnen die Botschaft mitgeben, ich brauch' sie alle in Köln, ich brauch jeden von ihnen, um unser Geschäft dort entsprechend zu sichern.“

Zwei Wochen haben die Saarbrücker Peugeot-Mitarbeiter nun Zeit, sich zu erklären. Der Betriebsrat schätzt, dass etwa ein Drittel der von einem Umzug konkret betroffenen 120 Beschäftigten nicht mitkommen werden. Thierry Bernard zum Beispiel. Er hat sich gegen Köln entschieden.

„Ich gehe nicht mit, ich gehe nicht mit, weil das halt für mich finanziell nicht tragbar ist, ganz einfach. Als Franzose habe ich halt den Vorteil als Grenzgänger und bezahle meine

Lohnsteuer in Frankreich. Wenn ich jetzt mitgehen würde nach Köln, würde ich 30 Prozent von meinem Nettogehalt sofort verlieren."

Thierry Bernard ist seit 22 Jahren bei Peugeot in Saarbrücken. Er zählte lange Jahre wegen seiner praxistauglichen Zweisprachigkeit...

„oui, oui, je suis bilingue."

...zu jenen Mitarbeitern, die Peugeot händeringend gesucht hat, weil sie in beiden kulturellen Räumen zu Hause sind. Mitarbeiter, die anderswo in der Republik nicht so einfach zu finden sind. Die Bedeutung der Sprache aber lasse zunehmend nach, glaubt Bernard.

„Es ist auch gesagt worden, dass im Grunde Französisch nicht mehr die Konzernsprache ist sondern Englisch und dann müssen sie sich wohl auf Englisch auseinandersetzen."

Veronique Rosar, wie ihr Kollege Bernard französische Grenzgängerin hat noch nicht entschieden, wo ihr Weg im September hinführt.

„Zum anderen muss man wissen, welche Funktion man dort haben wird. Weil, wir fusionieren unsere Abteilung ja mit Citroen, d.h. es ist nicht gewährleistet, dass ich die gleiche Position wieder haben werde sondern eine vergleichbare und da muss man erst sehen, was das sein könnte."

Für die Deutsche Silvia Scheid hingegen, die Fahrzeuge an die Mitarbeiter verkauft, heißt das Ziel: Köln.

„Ich hab' keine andere Möglichkeit, da ich in einem Alter bin, wo ich hier im Saarland keinen Job mehr finde. Ich werde 56, ich werde leider pendeln müssen. Ich habe Familie."

Silvia Scheid wird nicht die einzige bleiben, die künftig die einfache Wegstrecke von etwa 250 Kilometern zwischen Saarbrücken und Köln pendelt. Der Konzern hat angekündigt, auf die Bedürfnisse zu reagieren. Pressesprecher Thomas Schalberger.

„Wir bieten einen Busverkehr, der jeden Montag hier um 7 Uhr losfahren wird, gegen 11, 11.30 Uhr in Köln ist und bieten die Rückfahrt am Freitag um 14 Uhr an, so dass jeder Mitarbeiter gut und sicher nach Köln kommen kann."

Auf den langen Busfahrten werden die PSA Mitarbeiter dann ausreichend Zeit haben, darüber nachzudenken, warum der Konzern in der Standortfrage so entschieden hat wie er entschieden hat. Denn, dass ihr Arbeitsplatz ab dem 1. September in Saarbrücken nicht mehr zur Verfügung stehen wird, haben die Beschäftigten aus der Presse erfahren. Thierry Bernard.

„Als ich Mittwochmorgens im Auto gesessen habe und das über Radio Salve erfahren habe, mir ist irgendwie die Decke auf den Kopf gefallen. Auf der Arbeit, die Kollegen hatten schon die Saarbrücker Zeitung in der Hand, da war auch schon so ein Riesenbericht drin und von der Geschäftsführung, null. Spätnachmittags um halb fünf, hat uns dann die Geschäftsführung eingeladen und uns in fünf Minuten mitgeteilt, dass es so sein wird."

Die Begründung teilte der künftig für beide Marken zuständige Deutschlandchef Olivier Dardard in einer improvisierten Pressekonferenz ebenfalls zunächst der Öffentlichkeit mit, bevor die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ein paar Sätze zur Motivationslage des Konzerns erfuhren.

„Wir haben uns die Frage gestellt. Würden wir heute das ersts Mal auf den deutschen Markt kommen, als PSA – Konzern und hätten wir die Wahl zwischen zwei Standorten: Saarbrücken und Köln, was würden wir tun? Aus dieser Sicht haben wir uns gesagt, ist vielleicht Köln die Lösung.“

Die saarländische Landesregierung und die Stadt Saarbrücken, vertreten durch die Ministerpräsidentin und die Oberbürgermeisterin waren trotz heißer Wahlkampfphase im Saarland zu Beginn des Jahres in Paris vorstellig geworden. Mit einem abgestimmten Angebot in der Tasche, das dem Konzern unter anderem neue Flächen am Saarbrücker Euro Bahnhof bot, um sich zu vergrößern. Zentraler geht es kaum. Mehrmals am Tag verbindet ein Hochgeschwindigkeitszug Paris mit Saarbrücken in 1 Stunde 50 Minuten. Auch den Mitarbeitern aus der Kölner Citroen-Zentrale sollte ein eventueller Umzug nach Saarbrücken leicht gemacht werden. Ministerpräsidentin Annegret Kramp-Karrenbauer.

„Von der Organisation des Umzuges bis zur Beschaffung eines Arbeitsplatzes, Kindergartenplatzes, alles was dazu gehört, bis zu Weiterqualifizierungsmaßnahmen, also, da war ein Angebot aus einer Hand.“

Aber Saarbrücken kämpfte offenkundig von vornherein auf verlorenem Posten, davon ist sowohl die Saarbrücker Oberbürgermeisterin Charlotte Britz als auch die Ministerpräsidentin überzeugt.

„Ich muss sagen, ich bin schon irgendwie auch wütend, weil wir wirklich alles gegeben haben, haben das Gespräch gesucht auf allen Ebenen haben hervorragende Angebote gemacht und hatten keine Gelegenheit, zu reagieren. Das macht mich schon sehr wütend auch als Oberbürgermeisterin.“

„Im Nachhinein ist man sehr enttäuscht, weil man den Eindruck hat, alle Anstrengungen sind ins Leere gelaufen, weil von Anfang an nicht mit offenen Karten gespielt wurde.“

Dass es nicht an der Qualität des Saarbrücker Standort-Angebotes gelegen habe, bestätigen die Franzosen. Aber, warum sie die Landesregierung haben zappeln lassen, darauf gibt es keine Antwort. Die saarländische Ministerpräsidentin jedenfalls wurde Ende März mit einer Handy-Information abgespeist.

„Mich hat eine Mailbox-Nachricht heute um 16 Uhr 35 erreicht von Herrn Dardard. Das war allerdings nachdem ich es aus der Presse erfahren hatte. Nachdem er mir gestern Nachmittag gesagt hatte, dass noch keine Entscheidung gefallen ist und ich zwei Stunden später die ersten Meldungen im Handelsblatt lesen musste.“

Eine ansonsten beherrscht und weitgehend emotionslos handelnde saarländische Ministerpräsidentin fügt hinzu.

„Das ist nicht die feine Art, schon gar nicht die feine französische Art.“

Das zumindest gibt Olivier Dardard in einem Anflug von Selbstkritik zu.

„Unsere Kommunikation ist heute nicht komplett optimal...“

Warum Peugeot beim Weggang aus Saarbrücken so viel verbrannte Erde zurück lässt, darüber wird heftig spekuliert. Selbst der Verband der deutschen Peugeot-Partner ist um eine Antwort verlegen. Geschäftsführer Herbert Kirst.

„Also, ich kann es mir nur so erklären, ich will es mal positiv sehen, dass die Entwicklung bis zum Schluss, dass es tatsächlich ein Kopf an Kopf Rennen gewesen ist. Letztlich ist es zu meinem Bedauern Köln geworden, eine andere Erklärung habe ich dafür nicht. Der Kommunikationsprozess war sehr dürftig.“

In Köln seien auch andere Automarken angesiedelt, Renault, Nissan, Toyota, Ford, das habe den Ausschlag für Köln gegeben, heißt es seitens des Unternehmens. Den Händlern aber, die bei den Peugeot-Partnern organisiert sind, erscheint das nicht schlüssig, denn für sie sei es völlig gleichgültig, ob die Fahrzeuge über das Saarland oder das Rheinland importiert würden, so Kirst.

„Ich kann damit nichts anfangen. Dass das nun einer der Hauptgründe gewesen sein soll, ist für mich wenig plausibel. Es wird sicherlich auch darum gehen, wo der Sitz des Unternehmens in Deutschland ist und Köln liegt halt doch zentraler als das Saarland.“

Andere Spekulationen ranken sich darum, die Franzosen haderten mit der Landesregierung, weil diese ihren Fuhrpark, der über Jahrzehnte von der französischen Marke mit dem Löwen geprägt war, sukzessive auf deutsche Fabrikate umgestellt habe. Am Auffälligsten ist die Veränderung bei der Polizei. Bei dem europaweit ausgeschriebenen Fuhrpark der Landespolizei hatte in den vergangenen vier Jahren stets ein deutscher Hersteller die Nase vor. Die Leasing-Angebote aus Stuttgart seien die wirtschaftlichsten gewesen und da bliebe einer Landesregierung kein Handlungsspielraum, lässt das Innenministerium verlauten. Bei der letzten Ausschreibung von insgesamt 451 Fahrzeugen im vergangenen Jahr sei zwar auch Peugeot berücksichtigt worden, allerdings nur noch mit insgesamt 31 Autos, die zivil unterwegs seien. Die kolorierte Flotte, will heißen, die auffällig beklebten Einsatzfahrzeuge der Polizei zieren inzwischen andere Embleme. Für Peugeot habe das eindeutig einen Image-Verlust bedeutet, sagt Armin Gehl, der Leiter des saarländischen Automobilnetzwerkes.

„Das ist schon eine Imagefrage, wenn im Straßenbild permanent ein Fahrzeug vom Typ X zu sehen ist. Leute lassen sich ja auch emotional dazu bewegen und sagen dann, oh, das muss ein gutes Fahrzeug sein, das fährt zum Beispiel die Polizei oder die Feuerwehr, das ist was für mich. Das ist schon eine Imagefrage.“

Mit dem Wegzug der Deutschlandzentrale von Peugeot verliert das Saarland seinen stärksten Steuerzahler. Auswirkungen auf den Haushalt des Landes hat dies jedoch nicht, da es sich überwiegend um Umsatzsteuern handelt und da hat der Bund die Hand drauf. Und verteilt wird ein Teil des Umsatzsteueraufkommens in den Ländern nach einem festgelegten Einwohnerschlüssel. Die Landeshauptstadt aber wird leiden, ihr gehen Gewerbesteuer, Lohn- und Einkommenssteuer sowie Kaufkraft verloren. All das sei jedoch verkraftbar, sagt die Oberbürgermeisterin, viel schlimmer wiege der Image-Schaden für die Stadt. Charlotte Britz.

„Der Image-Schaden liegt darin, dass es deutschlandweit das Signal gab, die Deutschlandzentrale eines nicht unbedeutenden Unternehmens verlässt das Saarland und damit auch die Stadt Saarbrücken, das ist mit einer der größten Schäden, die wir jetzt versuchen müssen, zu begrenzen, weil auch Peugeot im Prinzip ein Markenzeichen war für das deutsch-französische Lebensgefühl in Saarbrücken und im Saarland.“

Noch fahren die städtischen Bediensteten zum großen Teil Peugeot, noch halten auch andere Institutionen wie die Sparkassen oder die Totogesellschaft der Marke mit dem Löwen die Stange. Das dürfte jedoch nur eine Frage der Zeit sein, mutmaßt der Direktor der saarländischen Totogesellschaft Michael Burkert.

„Für uns gehört Peugeot zum Saarland wie der Saarländische Rundfunk, wie die Saarbrücker Zeitung und auch wie Saartoto. Und wir haben natürlich in den letzten Jahren immer gern mit Peugeot zusammen gearbeitet, weil es da eine hohe Identifikation gegeben hat und diese Standortentscheidung wird auch dazu führen, dass die Pluspunkte für Peugeot etwas geringer werden.“

Zu denen, die sich nicht vorstellen können, dass Peugeot im Saarland nicht mehr dazu gehört, zählt Hans-Josef Koch. Seit Jahren fährt er die Saar-Lor-lux- Classique, ein

Rennen für Oldtimer. Natürlich mit einem Peugeot, einem Cabriolet das Ende der 60er Jahre als Inbegriff des technischen Fortschritts galt.

„Ich fahre Peugeot seit ich meinen Führerschein gemacht habe, den hab' ich 1965 gemacht. Das hat damit zu tun, dass ich bei der Firma Peugeot angefangen habe zu lernen und da war ich verbunden mit dieser Marke. Und als ich den Führerschein machte da war keine Frage, welches Auto soll ich fahren, da hab' ich mir einen Peugeot gekauft, seitdem fahr ich alle Modelle bis zum heutigen Tag.“

Hans-Josef Koch hat sein ganzes Arbeitsleben 49 Jahre und 9 Monate im Dienste der französischen Automarke verbracht. Er ist sich sicher, dass die Entscheidung des Pariser Managements Folgen haben wird.

„Also es sind viele, wo ich auch schon gehört habe, ob ich mir jetzt noch einen Peugeot kaufe, das muss ich mir 3 Mal überlegen. Nicht von heute auf morgen aber in vier, fünf Jahren wird man sehen, dass der Peugeot-Anteil im Saarland nicht mehr so gravierend ist.“

Auch Thomas Thiel ist bei der Classique mit einem restaurierten Peugeot-Cabrio am Start. Er sei den französischen Marken ebenfalls immer treu geblieben.

„Also; ich habe lange, lange Jahre Peugeot gefahren bis vor ungefähr 10 Jahren, da bin ich auf Citroen umgestiegen. Es ist was anderes als ein deutsches Auto: Understatement. Es ist ein anderes Gefühl, einen Citroen zu fahren, man ist kein Angeber.“

Für die Entscheidung, die Kräfte am Standort Köln zu bündeln, hat Thomas Thiel Verständnis, Nordrhein-Westfalen biete mit seinen 17 Millionen Menschen einfach den interessanteren Markt. Und die Markenbindung zähle heute kaum noch, so Thiel.

„Ich weiß gar nicht, ob es noch so viele Leute gibt, die Autos kaufen mit Emotionen. Die meisten kaufen etwas was günstig ist und ihnen halbwegs gefällt. Ich glaube, dass die Leute, die markentreu bleiben, dass die aussterben.“

Die Bindung der Saarländerinnen und Saarländer an die französische Löwenmarke, sie wird bald Geschichte sein, dafür muss niemand in die Glaskugel schauen. Das Kapitel Peugeot im Saarland endet nach 76 Jahren am 1. September dieses Jahres, wenn der Sitz des Unternehmens von der Saar and den Rhein verlagert wird.

- E N D E -